

TOYOTA VDJ200

El chip

prodigioso

TOYOTA VDJ 200	Serie	ADONIS
Aceleración 0-100 km/h	8,8 s	7,5 s
0-1.000 km	31,0 s	28,7
Recuperación 60-100 km/h en D	4,4 s	3,6 s
80-120 km/h en D	6,6 s	5,8 s

ADONIS

DATOS TÉCNICOS

Toyota VDJ200 Adonis

Motor: turbodiesel 4.5.8 cil. en V, 4 válvulas por cilindro • Iny. dir. common-rail y turbo • 4.461 cc • 360 CV • 850 Nm • Velocidad máxima limitada a 210 km/h • caja automática de seis velocidades • Frenos del./tras: discos perforados DBA Gold 4000 (1.160 euros aprox.) • Neumáticos: 285/50 R20 • Ángulo de entrada: 31° • Ángulo de ventral 24° • Ángulo de salida: 23° • Altura libre al suelo 225 mm • Sistema de escape Tecinox, sin silencioso principal ni catalizadores (1.100 euros aprox.) • Protectores de bajos en aluminio de 8 mm de la marca M4 offroad

PRECIO De serie: 89.800 euros
Centralitas: 2.150 euros



El interior permanece inalterado. El botón que despierta a la bestia queda oculto tras el volante, en la parte derecha del salpicadero. El precio de tener más potencia con sólo pulsar una tecla: 2.150 euros

XTREME ZONE PREPARACIÓN OFFROAD



Ante todo discreción: en la imagen del VDJ200 4.5D V8 nada hace presagiar el extra de caballos que desarrolla su motor



(1) Cada centralita gestiona una de las dos bancadas de cilindros del motor. Ambas cajas van conectadas a la ECU del vehículo (2) Botón para conectar/desconectar las centralitas



(3) El equipo de frenos de la unidad se ha sustituido por un kit de pinzas y discos perforados firmados por DBA Gold 4000



Puedes accionar las centralitas con el coche en marcha

Los milagros no existen, pero las centralitas de potenciación de Adonis, sí. Gracias a ellas, este Land Cruiser VDJ200 desarrolla 360 CV

"Pero qué pasa aquí", exclamo incrédulo mientras piso a fondo el acelerador de un Land Cruiser VDJ200 V8 tocado por la varita mágica de Adonis. Mientras el tubo de escape suelta un nubarrón negro que me hace recordar a los viejos y rudos TDI (dudo que con la centralita conectada este modelo cumpla la normativa europea antiemisiones), yo miro la pantalla del Driftbox, nuestro aparato de mediciones, y me voy repitiendo los datos a mí mismo, para intentar autoconvencerme de los resultados: 0-100 km/h, 7,5 s, 0-1.000 m, 28,7... Parece que estoy al volante de un VDJ200 GT o algo parecido. Otro aspecto

Con estas centralitas se consiguen 74 CV y 200 Nm más

donde también se nota el poder de la electrónica es en las recuperaciones. En un modelo normal, las 2,6 toneladas de peso no empiezan a coger brío hasta que la aguja del cuentarrevoluciones llega a las 2.000 vueltas. En este modelo la cosa empieza a cobrar vida 500 revoluciones antes.

Todo este despliegue de fuerza comienza cuando pulso un discreto botón situado en la parte derecha del salpicadero. Entonces, las dos centralitas se convierten en el cerebro del Land Cruiser y empiezan a procesar toda la información proveniente de los sensores del coche. Según el fabricante, no se trata sólo de apretar el turbo o cambiar los parámetros de inyección, sino de gestionar con la mayor exactitud posible toda la información recibida del automóvil y optimizar su funcionamiento al máximo. De hecho, su tecnología se basa en los chips utilizados en la industria aeroespacial. Emmanuel de Baltes, es el ingeniero electrónico francés que ha trasladado su experiencia del sector de la aeronáuti-

ca al mundo de la automoción. Una de sus obsesiones ha sido el tema de la fiabilidad. Por eso, antes de poner a la venta para vehículos de serie su producto, los ha probado en coches de competición, como por ejemplo, los Toyota KD120 de los pilotos Xavier Foj y Luis Climent.

Parece que la marca japonesa siempre está presente en las preparaciones de Adonis. Pero, ¿por qué no puedo montar las centralitas en un Land Rover Discovery, por ejemplo? Según el fabricante, se han testado gran número de modelos y las únicas mecánicas que aguantan el tirón son las de Toyota, con la honrosa excepción de los Mitsubishi Montero.

Además de la electrónica y, por supuesto, con coste extra, este crucero interestelar monta un sistema de escape mejorado de la marca Tecnox, junto con un kit de pinzas y discos perforados de DBA GOLD 4000. Elementos que ayudan, pero que se me antojan escasos para controlar todo el caudal de potencia que ofrece este modelo.

El problema de optar por una potenciación tan bestial es que la modificación debería ir acompañada por mejoras en el apartado dinámico. Unas suspensiones más firmes vendrían que ni pintadas para controlar los pronunciados balanceos del VDJ200, sobre todo, si no sólo quieres acelerar en línea recta. Claro que esto supondría un desembolso extra, aparte de los 2.150 euros que cuestan las dos centralitas. Y todo esto sumado a los casi 90.000 euros que cuesta de serie... I.A.C.

